

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 59-046313

(43)Date of publication of application : 15.03.1984

(51)Int.Cl.

F01M 11/00

(21)Application number : 57-156854

(71)Applicant : HONDA MOTOR CO LTD

(22)Date of filing : 10.09.1982

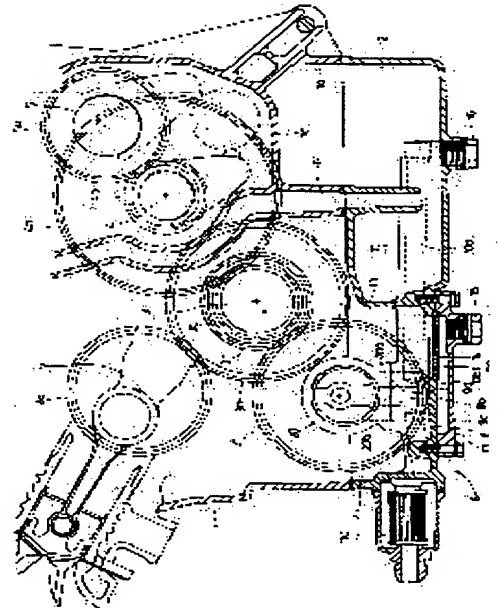
(72)Inventor : AMANO MASASHI

(54) LUBRICATING DEVICE FOR FOUR-CYCLE ENGINE

(57)Abstract:

PURPOSE: To save space through reducing the weight of a vehicle body and the size of trim parts, by integrating an oil tank for a dry sump system lubricating device with a crankcase.

CONSTITUTION: The oil tank which has been a separate body is integrated with the crankcase 1, and a passage 10a for communicating with an oil sump 7 side is formed as one body with a bottom 6 of the crankcase 1. Therefore, the weight of the oil tank is reduced, as compared to that in the case of providing the separate oil tank. In addition, since separate piping for the oil tank 12 is not required, the weight of the vehicle body can be largely reduced. Further, since the oil tank 12 is provided by utilizing a marginal space below a transmission case integral with the crankcase 1 and it is unnecessary to provide any separate piping for communicating the oil sump 7 to the oil tank 12, the engine is made to be extremely compact both as a single unit and in the condition of being fitted in a finished vehicle, and it can be contrived to lower the center of gravity of the engine.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

⑬ 日本国特許庁 (JP)

⑭ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

昭59—46313

⑮ Int. Cl.³
F 01 M 11/00

識別記号

庁内整理番号
Z 6620—3G

⑯ 公開 昭和59年(1984)3月15日

発明の数 1
審査請求 未請求

(全 3 頁)

⑭ 四サイクル・エンジンの潤滑装置

3 五月 105

⑰ 特 願 昭57—156854
⑱ 出 願 昭57(1982)9月10日
⑲ 発 明 者 天野雅司⑰ 出 願 人 本田技研工業株式会社
東京都渋谷区神宮前6丁目27番
8号
⑲ 代 理 人 弁理士 江原望 外1名

東京都練馬区大泉学園町5448—

明 細 書

1. 発明の名称 四サイクル・エンジンの潤滑装置
2. 特許請求の範囲

オイルタンク内の貯溜潤滑オイルを潤滑必要部へ給送し、クランクケース下部に設けたオイル溜内の戻り潤滑オイルをオイルタンクに返戻する四サイクル・エンジンのドライサンプ式潤滑装置に於いて、クランクケースと一体にオイルタンク隔壁を形成したことを特徴とする潤滑装置。

3. 発明の詳細な説明

本発明は、四サイクル・エンジンのドライサンプ式潤滑装置に関するものである。

車輛用四サイクル・エンジンの潤滑方式は、クランクケース底部にオイル溜を設け、オイル溜内の潤滑オイルをオイルストレーナーを介してオイルポンプで吸い上げ、各オイルギヤラリへ送る、いわゆるウェットサンプ方式 (Wet sump system) と、オイル溜内の潤滑オイルをオイルポンプで吸い上げた後、一旦オイルタンクへ送り、オイルタンク内の潤滑オイルを各オイルギヤラリへ送る、

いわゆるドライサンプ方式 (Dry sump system) とに大別し得る。

従来、ドライサンプ方式では、クランクケースと別体にオイルタンクを設けており、そのため、自動二輪車、同三輪車等では、限られた空間内でのオイルタンクの配置、あるいは配管に工夫を要し、これ等の配設によつて車体重量増を招くという問題もある。

本発明は、この問題を解決すべく創案された従来技術の改良に係り、オイルタンクをクランクケースと一体化したもので、その目的とする処は、車体の軽量化、および装備品のコンパクト化によるスペース節減を計る点にある。

以下、本発明の一実施例を図面に則して説明する。

自動二輪車用四サイクル・エンジンに於けるクランクケース 1 内には、クランク軸 2、中間軸 3、主軸 4、副軸 5 が配設され、各軸上のギヤ 2 a、3 a、3 b、4 a、4 b、5 a が、夫れ夫れ噛合状態にある。

また、クランクケース1の底部に、オイル溜7とオイルタンク11とが一体的に形成されたケース底6が設けられている。オイル溜7の底壁8には、オイルポンプ基台9が一体的に突出形成され、同基台9にオイルポンプ20が固定されている。このオイルポンプ20は、潤滑オイル供給用の第一オイルポンプと、潤滑オイル返戻用の第二オイルポンプで構成された二連式ポンプであり、第一オイルポンプ側の吸入口20a、吐出口20bと並んで、第二オイルポンプ側の図示されない吸入口、吐出口を備えている。これ等の各開口は、オイルポンプ基台9に形成された夫れ夫れ一対の吸入路、吐出路に連通している。図では、吸入口20aと吸入路9a、および吐出口20bと吐出路9bの連通状態を示している。なお、第二オイルポンプ側の吸入口と連通する吸入路9cは、ケース底6の底壁8を貫通して外方へ開放しており、前記吐出路9bはオイルフィルター30に連通している。

さらに、オイル溜7とオイルタンク12とは、隔壁11で区画され、ケース底6と一体的に形成され

しており、オイルタンク12の底壁にはドレインボルト16が取り付けられている。

前記構成に於いて、エンジン稼働時には、中間軸3上のギヤ3cと噛合するオイルポンプ用ドリブンギヤ21の回転に伴い、二連式のオイルポンプ20が動作する。オイルタンク12内の貯溜潤滑オイルは、連通ブロック10を貫通する連通路10a、吸入路9a、吸入口20aを経て第一オイルポンプに吸入され、その吐出オイルは、吐出口20bよりオイルフィルター30へ圧送され、細かい異物を取除かれながらメインオイルギヤラリを経て各潤滑部へ供給される。潤滑終了後のオイルは、オイル溜7内に戻り、オイルストレーナー14で比較的大きな異物を取除かれながら、開口8a、連通室13a、吸入路9cを経て、第二オイルポンプに吸入され、連通ブロック10の他の連通路を通してオイルタンク12内に返戻される。

なお、潤滑オイル返戻用の第二オイルポンプの容量は、潤滑オイル供給用の第一オイルポンプのそれよりも大きくしているので、エンジン稼働中

た連通ブロック10を貫通する一対の連通路によつて、オイル溜7およびオイルタンク12が連絡されている。すなわち、一方の連通路10aが第一オイルポンプ側の吸入路9aと連通し、他方の連通路が第二オイルポンプ側の吐出路と連通している。

また、オイル溜7の底壁8には、前記吸入路9cの開口以外に開口8aが形成されており、両開口を覆うとともに、両開口を相互に連通する連通室13aを画成するオイル溜カバー13が底壁8の外側に油密に設けられており、このオイル溜カバー13の取付け関係を利用すると同時に、ビス等を併用してオイルストレーナー14が開口8a全体を覆うように設けられている。そして、オイル溜カバー13の底面には、ドレインボルト15が取り付けられている。

なお、前記オイルタンク12は、ケース底6に於ける隔壁11およびクランクケース1側の隔壁1aによつて独立室として形成されているが、その室内には、クランクケース1の上部に配設されたブリーザーパイプ部に到るブリーザー通路17が開放

クランクケース1内に戻り潤滑オイルが溜まることは無く、クランクケース内でのオイル攪拌が無いので、油温上昇が抑制される。

前記のように、本実施例では、従来別体であつたオイルタンクをクランクケース1と一体に形成し、かつオイル溜7側との連通路10aをケース底6と一体に形成したので、別体オイルタンクを配備した場合に比し、オイルタンク重量が軽減され、しかも、オイルタンク12に対する別体配管が不要であるため、大幅な車体重量の軽減化が可能である。

また、オイルタンク12は、クランクケース1と一体であるミツシヨンケース下の余剰空間を利用して設けており、しかも前記のようにオイル溜7とオイルタンク12を連通するための別体配管設備が不要であるため、エンジン単体としても、完成車に搭載した状態としても、極めてコンパクトなエンジンとなり、しかも低重心化を計ることができ。

以上、実施例の説明から明らかなように、本発

明では、四サイクル・エンジンのドライサンプ式潤滑装置に於いて、オイルタンクをクランクケースと一体に形成したので、別体のオイルタンクを配備した場合に比し、オイルタンク重量が軽減され、しかもオイル溜とオイルタンクを連絡する配管をクランクケース外に設ける必要が無いので、軽量、かつコンパクトなエンジンが得られる。

4. 図面の簡単な説明

図面は本発明の一実施例に係る潤滑装置を備えた自働二輪車用四サイクル・エンジンの縦断側面図である。

1…クランクケース、2…クランク軸、2 a…ギヤ、3…中間軸、3 a、3 b、3 c…ギヤ、4…主軸、4 a、4 b…ギヤ、5…副軸、5 a…ギヤ、6…ケース底、7…オイル溜、8…底壁、8 a…開口、9…オイルポンプ基台、9 a…吸入路、9 b…吐出路、9 c…吸入路、10…連通ブロック、10 a…連通路、11…隔壁、12…オイルタンク、13…オイル溜カバー、13 a…連通室、14…オイルストレーナー、15、16…ドレインボルト、17…ブリーザ

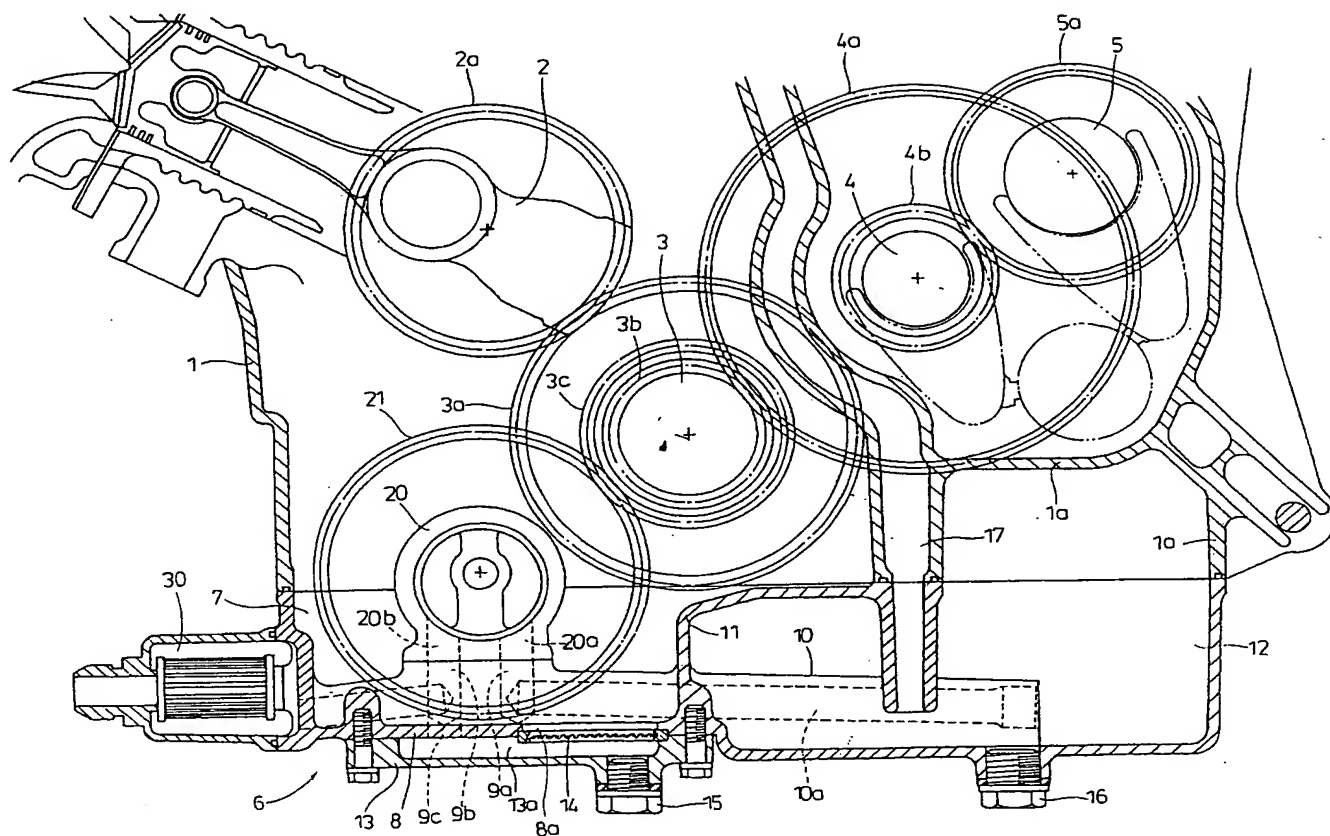
…通路、

20…オイルポンプ、20 a…吸入口、20 b…吐出口、

21…ドリブンギヤ、

30…オイルフィルター。

代理人 非理士 江 原 留
外 1 名



THIS PAGE BLANK (USPTO)